Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/4515

29. 10. 80

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zu dem Memorandum der Kommission an den Rat über die Beiträge der Europäischen Gemeinschaften zur Entwicklung des Luftverkehrswesens

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

in Kenntnis des Memorandums der Kommission (KOM (79) 311 endg.),

in Kenntnis des Entschließungsantrags von Herrn Moorehouse im Namen der Fraktion der Europäischen Demokraten zur Zivilluftfahrt (Dok. 1–242/79),

in Kenntnis des Zwischenberichts des Ausschusses für Verkehr (Dok. 1–341/79) [1]),

in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (Dok. 1–469/80),

unter Hinweis auf seine Berichte über den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat für eine Entscheidung über die ersten Maßnahmen eines gemeinsamen Vorgehens auf dem Gebiet des Luftverkehrs (Dok. 195/72 und 328/72) [2]),

unter Hinweis auf seinen Bericht über den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat für eine Entscheidung zur Einführung eines Beratungsverfahrens für ein Vorgehen auf internationaler Ebene im Bereich des Luftverkehrs (Dok. 1–475/79) [3]),

unter Hinweis auf seine Berichte über die Verbesserung der Abwicklung und Überwachung des Flugverkehrs (Dok. 49/78 und Dok. 106/79) [4]) sowie über die Einführung eines koordinierten europäischen Flugsicherungssystems (Dok. 1–274/80) [5]),

---

[1]) ABl. EG Nr. C 289 vom 19. November 1979, S. 15
[2]) ABl. EG Nr. C 19 vom 12. April 1973, S. 52
[3]) ABl. EG Nr. C 309 vom 10. Dezember 1979, S. 59
[4]) ABl. EG Nr. C 131 vom 5. Juni 1978, S. 31 und ABl. EG Nr. C 140 vom 5. Juni 1979, S. 20
[5]) ABl. EG Nr. C 197 vom 4. August 1980, S. 44

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 20 08 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (0228) 36 35 51

unter Hinweis auf seinen Bericht über die Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat betreffend ein Aktionsprogramm für die europäische Luftfahrtindustrie und Luftfahrt (Dok. 203/76) [6],

unter Berücksichtigung der Informationen, die auf den vier Hearings des Verkehrsausschusses über verschiedene Aspekte des Luftverkehrs gegeben wurden sowie der von den zuständigen Organisationen und Sachverständigen übermittelten schriftlichen Beiträge,

1. begrüßt die Initiative der Kommission, die mit ihrem Memorandum einen positiven Beitrag zur Schaffung einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik geleistet hat und fordert die Kommission auf, in diesem Sektor mit der nötigen Stetigkeit, jedoch mit Festigkeit Vorschläge für Rechtsvorschriften zu erarbeiten;
2. äußert seine volle Überzeugung, daß die Luftverkehrsordnung und -struktur in der Gemeinschaft verbessert werden muß und schließt sich der Auffassung der Kommission an, daß dafür unbedingt Maßnahmen getroffen werden müssen;
3. weist auf den äußerst komplexen Charakter des Luftverkehrs und seine starke internationale Verflechtung hin, hält jedoch eine Reform für geboten, ohne die Grundstruktur zu gefährden;
4. hält es deshalb für unbedingt erforderlich, daß bei Gemeinschaftsmaßnahmen für den Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft internationale Auswirkungen auf Drittländer berücksichtigt werden müssen, soweit sie den Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft betreffen;
5. begrüßt die Absicht der Kommission, Gemeinschaftsinitiativen auf ihre zu erwartenden positiven Auswirkungen zu prüfen;
6. weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß künftige Maßnahmen für den Luftverkehr auf folgenden Grundsätzen beruhen müssen:
   — Verbesserung des Dienstleistungsangebots für die Benutzer,
   — vernünftige Rahmenbedingungen für existenzfähige Luftverkehrsgesellschaften unter effizientem Management,
   — Sicherung und Ausbau der Arbeitsplätze,
   — Verbesserung der Luftverkehrssicherheit,
   — Verminderung der durch den Luftverkehr verursachten Umweltbelastungen,
   — Energieeinsparung;

---

[6]) ABl. EG Nr. C 178 vom 2. August 1976, S. 8

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments – 00332446 – vom 24. Oktober 1980.

Vom Europäischen Parlament beschlossen auf seiner Oktober-Tagung 1980.

7. betont gleichzeitig, daß es aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsgesellschaften in der Gemeinschaft von allergrößter Bedeutung ist, eventuelle Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene mit Drittländern und den zuständigen internationalen Organisationen abzusprechen, vor allem mit der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) und der Europäischen Organisation für die Zivilluftfahrt (ECAC);

8. hält die internationale Zusammenarbeit im Hinblick auf die Rationalisierung und Produktivitätssteigerung auf dem Luftverkehrssektor für eine absolute Notwendigkeit (z. B. die technische Kooperation von ATLAS und KSSU);

a) im Hinblick auf den Wettbewerb und die Luftverkehrstarife

9. erinnert daran, daß die allgemeinen Bestimmungen des EWG-Vertrags und auch die Bestimmungen über Wettbewerb und z. B. Niederlassungsrechte auf den Luftverkehr anwendbar sind, wie der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in seinen Entscheidungen 167/73 und 2/74 bestätigt hat;

10. betont, daß eine vollständige Anwendung der Wettbewerbsbestimmungen des EG-Vertrages ohne jede Ausnahmevorschrift dazu führen würde, daß
    - es jeder Luftverkehrsgesellschaft freisteht, den Verkehr auf jeder Linienstrecke aufzunehmen oder einzustellen, und zwar zu jedem Zeitpunkt und zu jedem beliebigen Preis, soweit die Lufthoheit der Mitgliedstaaten reicht,
    - jeder Luftverkehrsunternehmer wegen der Kostenvorteile in seinem Lande jede andere Gesellschaft, die diese Kostenvorteile nicht besitzt, auf einer bestimmten Route verdrängen kann,
    - Beschäftigungsverschiebungen zugunsten der Länder mit dem niedrigsten Kostenniveau auftreten werden,
    - Liniendienste mit niedriger Rentabilität eingestellt werden könnten und die Gemeinschaft dadurch ihrer sozioökonomischen Verantwortung und ihren Verpflichtungen nicht länger nachkommen kann;

11. stellt fest, daß die Sonderstellung des Luftverkehrs als Dienstleistungssystem von vorrangigem öffentlichen Interesse und die fehlende erforderliche Integration auf wirtschaftlichem, finanziellem, steuerlichem und sozialem Gebiet einer integralen Anwendung der Wettbewerbsbestimmungen auf die Luftfahrt, ohne daß dieser die notwendigen Freistellungen gewährt werden, entgegensteht und die Unterschiede bei den Verbrauchern im Hinblick auf Einkommen und Kaufkraft sowie bei den Luftverkehrsgesellschaften im Hinblick auf Kostenniveau und -struktur zu groß sind, um in der nächsten Zukunft eine erfolgverspre-

chende vollständige Liberalisierung durchführen zu können;

12. vertritt die Auffassung, daß für den Zugang zum Gemeinschaftsmarkt das jetzt bestehende bilaterale System allmählich in einen ausgewogenen und flexiblen multilateralen Rahmen eingefügt werden sollte, ohne ernsthafte Marktstörungen hervorzurufen oder die Funktion des heutigen Luftverkehrsnetzes zu beeinträchtigen, in dem die nationalen Fluggesellschaften auf Grund ihrer Verpflichtung zur Bereitstellung regelmäßiger Verbindungen eine wesentliche Bedeutung haben, und erwartet mit Interesse die Ergebnisse der zur Zeit unternommenen Untersuchungen der Kommission;

13. warnt vor den Gefahren einer Liberalisierungspolitik nach amerikanischem Vorbild und spricht sich für eine schrittweise Anwendung der Wettbewerbsvorschriften auf den europäischen Luftverkehr aus;

14. fordert die Kommission der Europäischen Gemeinschaften auf, das folgende Arbeitsschema gründlich zu prüfen und entsprechende Vorschläge auszuarbeiten:

    (i) Maßnahmen zur Beseitigung der Wettbewerbsbeschränkungen, vor allem im Hinblick auf
    - staatliche Subventionen,
    - feste Wechselkurse,
    - Vereinfachung der Formalitäten,

    (ii) Maßnahmen zur Förderung der Integration und der Abwicklung des Flugverkehrs, wie
    - Harmonisierung der technischen Vorschriften,
    - Entschädigung bei Überbuchungen,
    - Bestimmungen für den Charterverkehr,

    (iii) gestaffelte Maßnahmen auf europäischer Ebene, vor allem
    - vollständige Anwendung der Wettbewerbsbestimmungen,
    - Zugang zum Markt,
    - Niederlassungsfreiheit;

b) im Hinblick auf die Luftverkehrstarife

15. ist sich der Tatsache voll bewußt, daß die Höhe der Luftverkehrstarife in Europa häufig kritisiert wird, schließt sich dieser Kritik teilweise an, weist jedoch darauf hin, daß einerseits kaum 25 % der Passagiere den vollen Preis bezahlen und andererseits im Vergleich zu den Vereinigten Staaten die Start- und Landegebühren, die Kosten für Flugsicherung und Personal wie auch die Treibstoffpreise in Europa erheblich höher liegen und die Rentabilität außerdem durch die Durchschnittszahl der Reisenden, die durchschnittliche Länge der Linienflüge und die Kapazität der eingesetzten Maschinen beschränkt wird;

16. hält die Aufbietung aller Anstrengungen für erforderlich, um unter Berücksichtigung der effektiven Kosten und der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen insgesamt die bei den Unternehmen der Gemeinschaft geltenden Tarife durchschaubar und einheitlicher zu machen und allmählich zu reduzieren und hält es außerdem für empfehlenswert, die Höhe bestimmter Tarife zu überprüfen und dabei die tatsächlichen Kosten und die für die Luftverkehrsgesellschaften angemessenen und notwendigen Gewinnmargen zu berücksichtigen;

17. hält die heute bestehende Tarifvielfalt für absurd und vollständig unübersichtlich und somit nicht im Interesse der Passagiere, die häufig mehr als das Angemessene bezahlen, vertritt deshalb die Auffassung, daß alle betroffenen Parteien sich um mehr Klarheit und Transparenz bemühen müssen;

18. ist der Ansicht, daß für das derzeitige Verfahren zur Festsetzung der Tarife noch keine brauchbare Alternative vorgeschlagen wurde, und daß die Kommission diese Frage dringend prüfen sollte;

c) im Hinblick auf das Luftverkehrsnetz und die regionalen Luftverkehrsverbindungen

19. weist darauf hin, daß die Liberalisierungspolitik in den Vereinigten Staaten zu einer Überkonzentration auf den gewinnbringendsten Strecken und der Einstellung einer Reihe weniger lukrativer Liniendienste geführt hat und ist der Ansicht, daß eine einheitlichere und zusammenhängendere Regelung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft erreicht werden kann und muß, und zwar durch Maßnahmen und Erneuerungen auf Gemeinschaftsebene, die der Komplexität der Probleme und deren Auswirkungen auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene Rechnung tragen;

20. äußert die Befürchtung, daß eine Liberalisierungspolitik in Europa auf Grund der sehr unterschiedlichen Bedingungen, unter denen die Luftverkehrsunternehmer auf beiden Kontinenten tätig sind, für die regionalen Luftverkehrsverbindungen noch schlimmere Folgen haben kann;

21. vertritt die Auffassung, daß bei der Ausdehnung des Luftverkehrsnetzes folgende Faktoren zu berücksichtigen sind:
    (i) die heutige Struktur des europäischen Luftverkehrsnetzes und die Möglichkeiten zum „Interlining",
    (ii) die potentielle Verkehrsnachfrage und die zu erwartende Rentabilität neuer Liniendienste,
    (iii) die Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel,
    (iv) die Kapazität der Luftverkehrsüberwachung und der Flughäfen;

22. sieht es als eine wichtige Aufgabe der Gemeinschaft an, insbesondere im Geiste des Artikels 80 EWGV, die Fort-

entwicklung, Erweiterung und wirtschaftliche Integration des Luftverkehrsnetzes zu fördern und dabei die Bedürfnisse der weniger begünstigten Regionen, insbesondere der Rand- und Inselregionen, angemessen zu berücksichtigen;

23. ist der festen Überzeugung, daß Linienflugverbindungen für die wirtschaftliche Erschließung und Entwicklung dieser Regionen von besonderer Bedeutung sind und deshalb gefördert werden müssen;

24. ist allerdings der Ansicht, daß für die Kosten der auf die regionale Entwicklung abzielenden, aber verlustbringenden Liniendienste eine angemessene Lösung im Sinne entsprechender Ausgleichszahlungen gefunden werden muß;

25. fordert die Kommission auf, diese Frage eingehender zu untersuchen und unverzüglich dem Rat entsprechende Vorschläge unter Einbeziehung der möglichen Rolle der Finanzinstrumente der Gemeinschaft vorzulegen;

d) im Hinblick auf die sozialen Aspekte

26. vertritt die Auffassung, daß die sozialen Auswirkungen in den von der Kommission vorgelegten Orientierungen nur unvollständig berücksichtigt und deshalb weitere Untersuchungen und Beratungen nötig sind;

27. hält es für wünschenswert, die Freizügigkeit des Luftfahrtpersonals wie auch die gegenseitige Anerkennung von Patenten, Diplomen und Befähigungsnachweisen zu verwirklichen;

28. hält eine Harmonisierung der Arbeitsbedingungen wegen der sehr unterschiedlichen nationalen Vorschriften nicht für sofort möglich und betrachtet das als eine langfristige Zielsetzung;

29. lehnt Maßnahmen zur Produktivitätserhöhung und Tarifsenkung ab, die einseitig zu Lasten der Arbeitnehmer gehen;

30. hält es außerdem für wünschenswert, das Luftverkehrspersonal über alle wichtigen Fragen zu unterrichten und ihm die Möglichkeit einer Konsultierung bezüglich der relevanten organisatorischen Maßnahmen zu geben;

31. spricht sich schließlich für die Einsetzung eines Paritätischen Ausschusses auf Gemeinschaftsebene aus, in dem die Arbeitnehmer und -geber vertreten sind und der sich mit den Auswirkungen der Harmonisierung der Arbeitsbedingungen befaßt und begrüßt das Interesse des Wirtschafts- und Sozialausschusses an den sozialen Aspekten des zivilen Luftverkehrs;

32. fordert, daß die Fluggesellschaften und Flughäfen ein größeres Augenmerk auf Einrichtungen für Reisende mit besonderen Bedürfnissen richten, oder die besonderer Einrich-

tungen bedürfen wie beispielsweise Alte, Behinderte und Mütter mit Kindern;

e) im Hinblick auf die Sicherheit des Flugverkehrs in der Luft und am Boden

33. erinnert daran, daß die heutigen Mängel des Luftverkehrs in Westeuropa nur durch eine weitergehende Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den zuständigen nationalen Luftverkehrsbehörden zu beseitigen sind;

34. wiederholt seinen bereits früher vertretenen Standpunkt, daß dafür die Einrichtung eines integrierten europäischen Systems zur Regelung der Luftverkehrsströme notwendig ist und diese Aufgabe Eurocontrol übertragen werden sollte;

35. weist erneut darauf hin, daß Eurocontrol die Überwachungsfunktionen für den oberen Luftraum der Mitgliedstaaten behält oder zugewiesen bekommt;

36. fordert die Regierungen der Mitgliedstaaten von Eurocontrol dringend auf, am 20. November 1980 die Realisierung der genannten Zielsetzungen durch das neue Übereinkommen zu ermöglichen;

37. betrachtet die Stärkung und Standardisierung der Sicherungssysteme am Boden und in der Luft als zentrales und vorrangiges Ziel einer gemeinsamen Politik für den Luftverkehr; in diesem führenden Sektor ist daher der Ausbau der Forschung und der industriellen Produktion auf Gemeinschaftsebene zu fördern;

f) im Hinblick auf die Luftverkehrsindustrie

38. ist der Überzeugung, daß Wettbewerb auf dem Gebiet der Flugzeugherstellung durch Stärkung der Leistungsfähigkeit der europäischen Hersteller verbessert werden kann und sollte; äußert tiefe Besorgnis über die mangelnde Unterstützung, die in Europa hergestellte Flugzeuge bei den europäischen Luftverkehrsgesellschaften finden; ist sich bewußt, daß dies zum Teil darauf zurückzuführen ist, daß ein geeignetes Angebot an innerhalb der Gemeinschaft hergestellten Flugzeugen fehlt; erklärt, daß mit den bisherigen gemeinsamen Anstrengungen zwar viel erreicht worden ist, daß für die Flugzeughersteller in den Mitgliedstaaten jedoch noch weitere Koordinierungsmöglichkeiten bestehen; erklärt daß die staatlichen europäischen Luftverkehrsgesellschaften – deren Existenz von staatlichen Mitteln abhängt – statt praktisch automatisch in den USA „von der Stange" zu kaufen, die europäische Flugzeugindustrie fördern sollten, indem gemeinsame Gespräche über Pläne für künftige europäische Flugzeuge geführt werden;

39. befürwortet die Stärkung, Differenzierung und Beschleunigung der Europäischen Flugzeugprogramme, die Förderung der Kontakte zwischen den Fluggesellschaften und den Her-

stellern, wissenschaftliche Untersuchungen, mögliche Beihilfen von den Finanzinstrumenten der Gemeinschaft und generell die Expansion der Luftverkehrsindustrie und der Flugsicherung in der Gemeinschaft;

40. äußert seine Besorgnis darüber, daß anderenfalls die Zukunft der europäischen Flugzeug- und Flugzeugtriebwerkindustrie bedroht sein wird, was einen Verlust an Arbeitsplätzen zur Folge haben wird;

    befürwortet die Entwicklung neuer Technologien und den Ausbau der „Airbus-Familie";

41. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat, der Kommission und den Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.